Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1657**

15. Wahlperiode 02. 10. 2003

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

A. Problem und Ziel

Gemäß § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen jeweils nach Ablauf von 5 Jahren unter besonderer Beachtung der Belange der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus zu überprüfen. Dies ist im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans geschehen. Der geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen soll daher an die Verkehrsentwicklung angepasst werden.

§ 6 Fernstraßenausbaugesetz, mit dem die Möglichkeit geschaffen wird, von den Festsetzungen des Bedarfsplans bei unvorhergesehenem Verkehrsbedarf abzuweichen, ist insofern unklar formuliert, als dies nur als verkehrlicher Mehrbedarf verstanden werden kann. Eine Abweichung vom Verkehrsbedarf ist jedoch auch anzunehmen, wenn sich die Verkehrsentwicklung bei einzelnen Projekten nicht in dem Umfang einstellt, wie sie prognostiziert wurde.

B. Lösung

Der neue Bedarfsplan tritt durch dieses Gesetz an die Stelle des bisherigen Bedarfsplans.

§ 6 Fernstraßenausbaugesetz wird dahin gehend konkretisiert, dass nunmehr auch der Fall des so genannten negativen Verkehrsbedarfs ausdrücklich geregelt wird.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Der Bedarfsplan wird nur in dem Umfang durchgeführt, in dem Haushaltsmittel nach Maßgabe anderer gesetzlicher Vorschriften zur Verfügung gestellt werden. Durch den Bedarfsplan selber werden unmittelbar keine Haushaltsbelastungen verursacht.

E. Sonstige Kosten

Daher sind auch Auswirkungen auf Einzelpreise und das gesamte Preisniveau nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 1. Oktober 2003

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Wolfgang Thierse
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des
Fernstraßenausbaugesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 791. Sitzung am 26. September 2003 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates wird unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage 1

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1878; 1995 I S. 13), geändert durch Artikel 242 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785), wird wie folgt geändert:

1. § 6 wird wie folgt gefasst:

   „§ 6

   Die Straßenbaupläne können im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen, soweit dies wegen eines unvorhergesehenen höheren oder geringeren Verkehrsbedarfs, insbesondere auf Grund einer Änderung der Verkehrsstruktur, erforderlich ist.“

2. Die Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 wird wie aus der Anlage zu diesem Gesetz ersichtlich gefasst.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut des Fernstraßenausbaugesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

1. Überprüfung des geltenden Bedarfsplans für Bundesfernstraßen

Nach § 4 Fernstraßenausbaugesetz ist der Bedarfsplan nach Ablauf von jeweils 5 Jahren daraufhin zu überprüfen, ob er der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Dabei sind die von der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus einzubeziehen.

Der aktuelle Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist am 1. Januar 1991 in Kraft getreten[1]. Die Überprüfung aus dem Jahr 1996 führte zu dem Ergebnis, dass mit der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans u. a. auch eine erneute Überprüfung und Überarbeitung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen erfolgen würde[2]. Die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 schließt daher die gemäß § 4 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz bzw. § 4 Abs. 1 Fernstraßenausbaugesetz vorgeschriebenen Überprüfungen der aktuellen Bedarfspläne ein und stellt somit mit seinen bewerteten und nach Dringlichkeiten eingestuften Projekten die Grundlage für neue Bedarfspläne als Anlage der zu novellierenden Ausbaugesetze (Fernstraßenausbaugesetz, Bundesschienenwegeausbaugesetz) dar. Insofern beinhaltet der Bedarfsplan die Straßenprojekte, die der Bundesverkehrswegeplan für seine Geltungsdauer 2001 bis 2015 zum Gegenstand hat. Die Festlegungen dieses Gesetzes und die Aussagen dieser Gesetzesbegründung beruhen auf dem Kenntnisstand, wie er auch dem Bundesverkehrswegeplan zu Grunde lag.

2. Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 (BVWP 2003)

Mehr als eine Dekade nach seiner Veröffentlichung zeigte der Bundesverkehrswegeplan 1992 Überarbeitungsbedarf hinsichtlich Projektkosten, Prognosen und Bewertungsmethodik. Die Notwendigkeit einer Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 haben auch die Koalitionsfraktionen in den Koalitionsvereinbarungen vom 20. Oktober 1998 und 16. Oktober 2002 herausgestellt.

Das Zukunftsprogramm Mobilität (Beschluss des Bundeskabinetts vom 6. März 2002) ist zentrale Grundlage des BVWP 2003. Diesem liegen folgende zentrale verkehrspolitische und gesellschaftliche Ziele zu Grunde:

- Gewährleistung dauerhaft umweltgerechter Mobilität,
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen,
- Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen,
- Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer und Allgemeinheit,
- Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen,
- Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO_2),
- Förderung der europäischen Integration.

2.1 Rahmenbedingungen für den Bundesverkehrswegeplan 2003

2.1.1 Bau leistungsfähiger Verkehrswege in den neuen Bundesländern und Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Die Entwicklung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur hat hohe Bedeutung für den Aufbau Ost. Bis zum Jahr 1990 waren die Verkehrssysteme Ost- und Westdeutschlands in erster Linie auf die Nord-Süd-Relationen ausgerichtet. Deshalb muss der Schwerpunkt der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur darin liegen, die innerdeutschen Ost-West-Relationen bei Schiene, Straße und Wasserstraße wiederherzustellen bzw. leistungsgerecht auszubauen. Den Schwerpunkt der Investitionen bildeten die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE). Von dem Projektvolumen von insgesamt 35 Mrd. Euro waren bis Ende 2001 mit knapp 20,5 Mrd. Euro fast 60 % realisiert. Von den sieben Straßenbauprojekten sind zwei Projekte fertig gestellt (A 2 Hannover—Berlin/A 10 Berliner Süd- und Ostring bis auf zwei kurze Abschnitte und die A 14 Halle—Magdeburg). Insgesamt sind zurzeit 1 191 km im Rahmen von Erweiterung bzw. Neubau unter Verkehr, weitere 386 km im Bau. Die Straßenprojekte werden bis auf Reststrecken im Wesentlichen im Jahr 2005 fertig gestellt sein. Die Gesamtfertigstellung ist bis 2007/2008 vorgesehen.

Mit dem Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur vom Mai 1999 in Höhe von 3 Mrd. Euro konnte erstmalig in Deutschland der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) für die Förderung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben des Bundes genutzt werden. Diese Kofinanzierung aus EU-Strukturfondsmitteln in Höhe von rund 1,5 Mrd. Euro kommt ausschließlich den neuen Bundesländern (ohne Berlin) zugute, mit denen die Projektvorschläge abgestimmt worden sind.

Den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit wird weiterhin Vorrang eingeräumt, weil sie für den Aufbau Ost und das Zusammenwachsen von neuen und alten Bundesländern herausragende Bedeutung haben. Sie zählen deshalb im Bundesverkehrswegeplan 2003 zu den laufenden und fest disponierten Vorhaben. Über den Sachstand der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) zweimal jährlich.

Mit den VDE ist das Aufbauwerk nicht abgeschlossen, es besteht weiterhin ein teilungsbedingter Nachholbedarf. Jetzt

---

1) Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1878; 1995 I S. 13), das durch Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist.

2) Bericht des BMVBW an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages vom 11. Juni 1998 – Ausschussdrucksache Nr. 988.

rückt der Bau von Ortsumgehungen stärker in den Mittelpunkt für den Aufbau Ost. Die großen Verkehrsnetze entfalten ihre Wirksamkeit erst dann, wenn sie mit einer Verkehrsbeschleunigung, einer Verbesserung der Erreichbarkeit und einer Steigerung der Verkehrsqualität in der Fläche einhergehen. Zusätzlich wird die Verkehrsinfrastruktur aber auch durch weitere Großprojekte vervollständigt werden, u. a. durch die Verlängerung der Bundesautobahn A 14 von Magdeburg nach Schwerin, den Bau der A 71 von Erfurt nach Sömmerda und den Bau der A 72 von Chemnitz nach Leipzig. Aus diesem Grund wird der ostdeutsche Anteil an den nicht zu den VDE gehörenden Teilen des Bundesverkehrswegeplans gegenüber 1992 um 3,3 % erhöht.

2.1.2 Stärkung der Infrastruktur in einem größer werdenden Europa

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für Deutschland ist angesichts der dynamischen Entwicklung der Wirtschafts- und Handelsbeziehungen innerhalb der EU unverzichtbar. Ein wichtiger Gesichtspunkt ist dabei der Ausbau der europäischen Verkehrswege zu einem grenzüberschreitenden Netzwerk.

Mit den TEN-V-Leitlinien (TEN-V: transeuropäisches Verkehrsnetz) wurde ein Orientierungsrahmen für den Auf- und Ausbau der international bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur in der EU bis zum Jahr 2010 geschaffen. Dabei richtet sich die Realisierung einzelner Projekte nach den nationalen Möglichkeiten und Prioritätensetzungen. Es gibt daher eine enge Verzahnung zwischen den TEN-V-Leitlinien und dem BVWP. Mit der Bundesverkehrswegeplanung hat die Bundesregierung wertvolle Erkenntnisse gesammelt, die sie in die Fortschreibung der TEN-V-Leitlinien einbringen wird, um weiterhin die Übereinstimmung von BVWP 2003 und TEN (transeuropäische Netze) zu erhalten.

Die Erweiterung der EU nach Osten wird zu einem höheren grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr zwischen den beteiligten Staaten führen. Der daraus resultierende Bedarf für den Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur in den Beitrittsländern wurde im Rahmen eines europäischen Bewertungsverfahrens ermittelt (Transport Infrastructure Needs Assessment – TINA). Die Ergebnisse dieser Bewertung finden auch Eingang in die Bundesverkehrswegeplanung. Der neue Bundesverkehrswegeplan greift die Ausbau- und Modernisierungserfordernisse aus der EU-Osterweiterung auf.

Über die Osterweiterung der EU hinaus bilden Paneuropäische Verkehrskorridore das Rückgrat der Einbindung von Mittel- und Osteuropa in das transeuropäische Verkehrsnetz. In Fortführung der großen Verkehrsachsen in Ost-West-Ausrichtung zu den Beitrittsstaaten und darüber hinaus kommt den Korridoren eine zentrale Rolle zu, die Verkehrsbeziehungen mit Deutschland betreffen. Diese Paneuropäischen Verkehrskorridore und die Erweiterung der EU nach Osten werden durch eine Reihe von Projekten des Vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan 2003 konkret unterstützt. Neben den nachfolgend genannten Projekten sind weitere Maßnahmen im Zuge der EU-Osterweiterung von Bedeutung.

Tabelle 1 Projekte EU-Osterweiterung

Bundesfernstraßen	A 6 (Amberg – Pfreimd)
	A 17 (Dresden (A 4) – Grenze D / CZ)
	A 20 (Stade (A 26) – Stettin (A 11))
	B 11 (OU Bayerisch Eisenstein, Schweinhütt, Regen)
	B 20 / B 85 A 6 – A 93 Furth i. W.
	B 95 (OU Thum, Ehrenfriedersdorf, Burkhardtsdorf)
	B 112 (OU Frankfurt/Oder, OU Guben, OU Eisenhüttenstadt)
	B 158n (B 167 – Bgr. D/Pl mit Grenzübergang)
	B 166 (OU Schwedt mit Grenzübergang)
	B 167 (A 11 – B 167 – Grenze D / PL)
	B 174 (Verlegung Chemnitz – Gornau, OU Marienberg)
	B 178 (A 4 – Grenze D / PL/ CZ)
	B 303n (A 93–Schirnding)

2.1.3 Gezielte Engpassbeseitigung im Verkehrssystem

Das Verkehrswachstum der vergangenen Jahre hat zu Engpässen im Verkehrssystem geführt. In unserer mobilen Gesellschaft und der extrem arbeitsteiligen Wirtschaftsstruktur müssen Transport und Wegezeiten kalkulierbar bleiben. Engpässe und die daraus resultierenden Verkehrsbehinderungen und Staus sind volkswirtschaftlich und ökologisch schädlich. Die Bundesregierung hat deshalb ein Anti-Stau-Programm zur Entschärfung der am stärksten belasteten Verkehrsschwerpunkte auf Autobahnen, Schiene und Wasserstraße erarbeitet. Der Bund investiert dabei nach klar definierten Engpasskriterien. Aber auch speziell die hohen Erhaltungsinvestitionen können in vielen Einzelfällen konkret dazu beitragen, entstandene Verkehrsengpässe zu beseitigen. Die Maßnahmen des Anti-Stau-Programms finden entsprechende Berücksichtigung im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2003.

2.1.4 Verstärkter Bau von Ortsumgehungen

Das Verkehrswachstum wird nur gesellschaftliche Akzeptanz finden, wenn es die Lebensqualität der Menschen nicht einschränkt. Zahlreiche Ortschaften sind bereits heute von starkem Durchgangsverkehr betroffen. Lärm, Abgase und Unfälle sind mancherorts zu schwerwiegenden Belastungen geworden. Hier gilt es rasch Abhilfe zu schaffen. Zusätzlich gilt, dass auch in der Region verlässliche Reise- und Transportzeiten erreicht werden müssen. Dazu gehört ein flüssiger Überlandverkehr durch Bundesstraßen, der schnelle Autobahnverbindungen sinnvoll ergänzen muss.

2.1.5 Investitionen für Ersatz und Erhaltung

Um den Gebrauchswert der Infrastruktur langfristig zu gewährleisten, sind Ersatzinvestitionen und Erhaltungsaufwendungen auf hohem Niveau erforderlich.

Die Analyse der Bundesfernstraßen nach der aktuell vorhandenen Substanz, d. h. nach Lebensdauergesichtspunkten des gesamten Auf- und Unterbaus, führt zu dem Ergebnis, dass rund 1 500 km Fahrstreifen von Autobahnen und mindestens 3 700 km Fahrbahnen der Bundesstraßen als dringend erhaltungsbedürftig einzustufen sind. In den kommenden 10 Jahren müssten ohne spürbare Erhöhungen der Mittel für die Erhaltung im Autobahnnetz außerordentlich hohe Störungen im Verkehrsfluss in Kauf genommen werden, da im Bundesdurchschnitt rund 40 % der Fahrbahndecken erneuert werden müssen. Nach erhaltungspolitischer und -wirtschaftlicher Abwägung haben sich die folgenden Ziele als gesamtwirtschaftlich sinnvoll erwiesen:

- Bei den Autobahnen ist bis zum Jahr 2015 die Wiederherstellung der Qualitätsverhältnisse und des Substanzniveaus wie zu Beginn der 90er Jahre anzustreben.
- Bei den Bundesstraßen sollen – bis auf weiteres, insbesondere aus Finanzierungsgründen – im Wesentlichen das Qualitäts- und das Substanzniveau des Jahres 2000 angehalten werden.
- Bei Straßen und Brücken sollen bis 2015 bundesweit einheitliche Fahrbahnqualitäten und Substanzpotentiale erreicht werden.

Aufbauend auf dem regionalen Status quo jedes einzelnen Bundeslandes wurde der bundesweite Finanzbedarf aus der Simulation bautechnisch begründeter und auf die oben genannten Qualitäts- und Substanzziele ausgerichteter Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen ab 2001 abgeleitet. Dies führt zu folgenden Ergebnissen:

Ab 2005 steigt der Finanzbedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen mittelfristig von vorher jährlich rund 1,7 Mrd. Euro auf rund 2,6 Mrd. Euro jährlich an und konsolidiert sich etwa nach 2012 auf einem Niveau von jährlich 2,3 Mrd. Euro. Insgesamt sind dies im Zeitraum 2001 bis 2015 rund 34,4 Mrd. Euro. Dieser Finanzbedarf wird teilweise auch im Zusammenhang mit der Autobahn-Erweiterung und bei anderen Um- und Ausbaumaßnahmen abgedeckt. Die im Bundesverkehrswegeplan 2003 berücksichtigten Mittel in Höhe von 37,7 Mrd. Euro beinhalten darüber hinaus noch Aufwendungen für Kfz, Geräte, Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Hochbaumaßnahmen.

2.2 Verkehrsnachfrage und -prognosen

Für die Abschätzung der künftigen Verkehrsnachfrage werden koordinierte Gesamtverkehrsprognosen verwendet[3]. Hierzu wurden Prognosen der soziodemografischen Entwicklung in Deutschland und den benachbarten Staaten (Strukturdatenprognose) sowie Prognosen auf der Basis des Integrationsszenarios zum Personen- und Güterverkehr in regionaler Differenzierung erarbeitet. Sie wurden im Zusammenhang mit der Bewertung von Investitionsvorhaben weiter detailliert und auf einzelne Streckenabschnitte der jeweiligen Verkehrsnetze umgelegt. Einzelheiten sind im Verkehrsbericht 2000, S. 58 ff. dargestellt und erläutert.

Die Verkehrsprognosen sind Eichgrößen für streckenspezifische Aussagen, mit deren Hilfe Infrastrukturengpässe und sich daraus ergebende Ausbauerfordernisse aufgezeigt werden. Die Prognosen bieten insoweit Entscheidungshilfen für die Verkehrspolitik und zeigen auf, wo steuernd oder flankierend eingegriffen werden sollte.

---

3) Intraplan München, BVU Freiburg, Planco Essen, ifo München: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrsplanung. Forschungsbericht im Auftrag des BMVBW 2001.

Tabelle 2 Grobeinschätzung der Verkehrsnachfrage für den BVWP 2003 (Marktpotenziale)

Verkehrsleistung im Personenverkehr

	1997		Prognose 2015[4]		Änderung Verkehrsnachfrage 2015 / 1997
	Mrd. Pkm	**Anteil** [%]	**Mrd. Pkm**	**Anteil** [%]	[%]
Eisenbahnverkehr	74	7,8	98	8,7	+ 32
Individualverkehr	750	79,6	873	77,3	+ 16
Luftverkehr	36	3,8	73	6,5	+ 103
Öffentlicher Straßenverkehr	83	8,8	86	7,6	+ 4
Insgesamt	**943**	**100,0**	**1.130**	**100,0**	**+ 20**

Verkehrsleistung im Güterverkehr

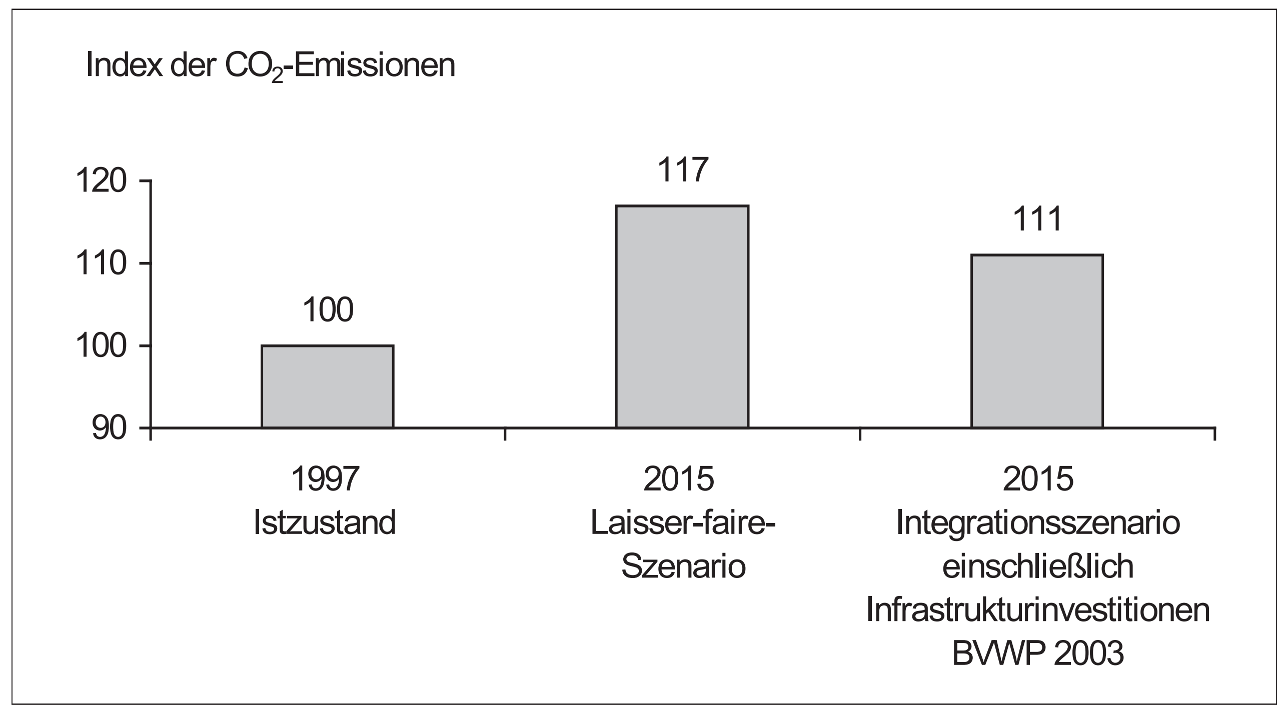
	1997		Prognose 2015[4]		Änderung Verkehrsnachfrage 2015 / 1997
	Mrd. tkm	**Anteil** [%]	**Mrd. tkm**	**Anteil** [%]	[%]
Eisenbahnverkehr	73	19,7	148	24,3	+ 103
Straßengüterfernverkehr	236	63,6	374	61,5	+ 58
Binnenschifffahrt	62	16,7	86	14,1	+ 39
Insgesamt	**371**	**100,0**	**608**	**100,0**	**+ 64**

4) Grobeinschätzung der Verkehrsnachfrage auf der Basis des Integrationsszenarios. Mit dem Integrationsszenario wird ein Ansatz verfolgt, der die nicht immer widerspruchsfreien ökonomischen, ökologischen und sozialen Anforderungen an die Verkehrspolitik so weit wie möglich in Übereinstimmung bringt. Verkehrsbericht 2000, S. 60.

2.3 CO_2: Abschätzung der umweltbezogenen Wirkungen des BVWP 2003

Ein wesentlicher Aspekt bei der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2003 ist die Beurteilung der CO_2-Emissionen des Verkehrssektors. Diese wachsen im Laisser-faire-Szenario, also bei Unterstellung, dass die Bundesregierung keine verkehrspolitischen Maßnahmen zur Veränderung des Status quo ergreift (lediglich mit Einführung der Lkw-Maut in der aktuell beschlossenen Größenordnung), bis 2015 um 17 % gegenüber dem Bezugsjahr 1997. Dieser Zuwachs kann unter den in einem sog. Integrationsszenario einschließlich Infrastrukturinvestitionen BVWP 2003 unterstellten ordnungspolitischen Rahmenbedingungen und investiven Vorhaben auf 11 % gedämpft werden.

Abbildung 1 Entwicklung der CO_2-Emissionen des Verkehrssektors zwischen 1997 und 2015



Im sog. Integrationsszenario einschließlich Infrastrukturinvestitionen BVWP 2003 wurden neben dem Integrationsszenario alle Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs mit ihren Auswirkungen auf die CO_2-Emissionen berücksichtigt. Es wird deutlich, dass auch durch umfangreiche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur keine nachhaltige Senkung der CO_2-Emissionen erreicht werden kann. Andererseits sind im Verkehrssektor erhebliche Steigerungen der Verkehrs- bzw. Transportleistungen zu erwarten. Während die Transportleistungen im Güterverkehr gegenüber 1997 bis zum Jahr 2015 um 64 % steigen, nehmen die CO_2-Emissionen im Integrationsszenario um nur 26 % zu. Im Personenverkehr erhöhen sich im Integrationsszenario die CO_2-Emissionen um lediglich 4 %, während die Verkehrsleistungen in der Summe über alle Verkehrsmittel bis zum Jahr 2015 gegenüber 1997 um 20 % steigen. Die CO_2-Emissionen steigen also im Vergleich wesentlich geringer als die Verkehrsleistungen, wenn das Integrationsszenario zu Grunde gelegt wird.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen trägt für seinen Anwendungsbereich zu diesem Ergebnis bei.

2.4 Modernisierte Bewertungsmethodik und Projektbewertung

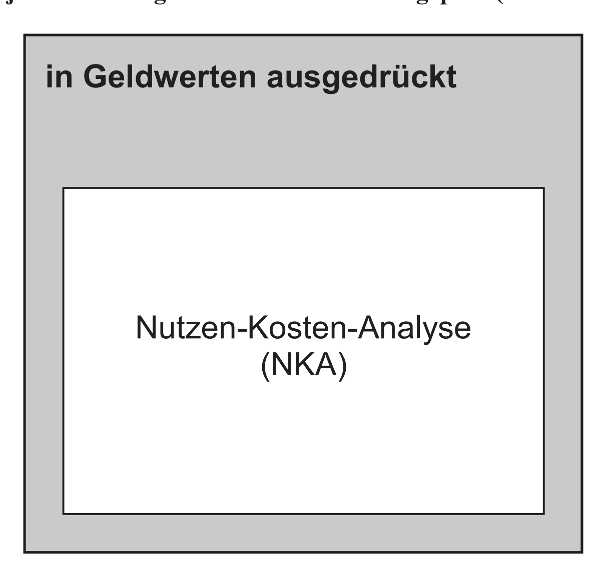
Um den neuen inhaltlichen Anforderungen gerecht zu werden, wurde die Methodik modernisiert[5]. Damit ist eine neue und objektive Form der Bewertung der nahezu 2 000 Einzelprojekte gesucht und gefunden worden. Alle für den Bundesverkehrswegeplan 2003 definierten Aus- und Neubauprojekte sind nach einer modernisierten Bewertungsmethodik einer einheitlichen Bewertung nach

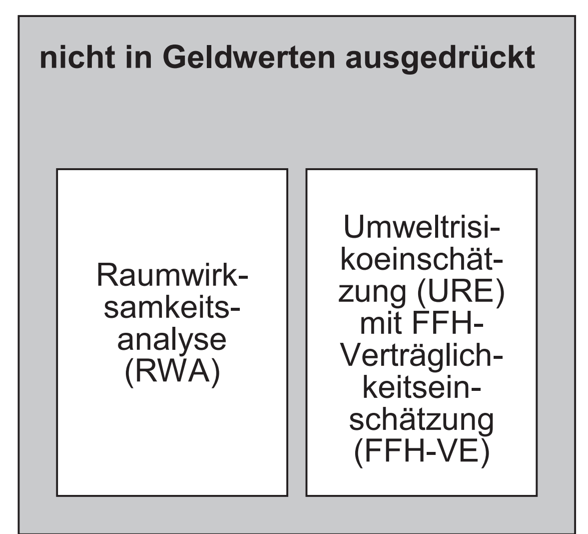
- nutzen-kosten-analytischen,
- umwelt- und naturschutzfachlichen sowie
- raumordnerischen (mit städtebaulichen)

Kriterien unterzogen worden.

5) Vgl. „Grundzüge der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik – Bundesverkehrswegeplan 2003“, Februar 2002.

Projektbewertung im Bundesverkehrswegeplan (schematisch)





2.4.1 Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse

Die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) bleibt Kern der gesamtwirtschaftlichen Bewertungen für alle erwogenen Investitionsvorhaben in die Infrastruktur. Bei der NKA handelt es sich um ein Bewertungsverfahren, bei dem der Investition die daraus resultierenden Wirkungen gegenübergestellt werden. Hierbei werden die Wirkungen monetarisiert und als (i. d. R. positiver) Nutzen (bzw. als negativer Nutzen bei Kostenerhöhungen, d. h. negativen Wirkungen) dargestellt. Das standardisierte, Verkehrsträger übergreifend einheitliche Verfahren erfasst hierbei alle Wirkungsbereiche, die einen nennenswerten Einfluss auf das Bewertungsergebnis haben könnten. Die Nutzenkomponenten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Senkung der Beförderungskosten,
- Erhaltung der Verkehrswege,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Verbesserung der Erreichbarkeit,
- positive räumliche Wirkungen,
- Entlastung der Umwelt,
- Berücksichtigung des induzierten Verkehrs,
- Verbesserung der Anbindung von See- und Flughäfen.

Diesen Nutzenkomponenten werden die Investitionskosten gegenübergestellt. Die Ergebnisdarstellung erfolgt als Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Wenn dieser Quotient aus Nutzen und Kosten größer als 1 ist, liegt damit ein Indiz für die Wirtschaftlichkeit des erwogenen Vorhabens aus volkswirtschaftlicher Sicht vor. Die Höhe des NKV wird – analog zur Verfahrensweise bei den bisherigen Bundesverkehrswegeplänen – als wesentliches Entscheidungskriterium für die Einordnung der bewerteten Projekte in die Dringlichkeitsstufen herangezogen.

2.4.2 Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung: Umweltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzung

Beim Bundesverkehrswegeplan 2003 spielen Qualität und Quantität, aber auch die Gewichtung der umwelt- und naturschutzfachlichen Belange im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine wichtigere Rolle als in der Vergangenheit. Die Umweltrisikoeinschätzung (URE) mit der FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) ergänzt das Bewertungsverfahren um die qualitative Beurteilung von raumbezogenen Umweltrisiken und möglichen Konflikten des erwogenen Projektes, soweit Umweltauswirkungen nicht bereits monetarisiert im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt werden.

Bei allen neuen Straßenprojekten erfolgt eine Vorabuntersuchung (Früherkennungssystem zur Auswahl ökologisch problematischer Projekte durch das Bundesamt für Naturschutz). Hieran schließt sich eine URE bzw. FFH-VE unabhängig von der Größe des Vorhabens an, falls mit einer naturschutzfachlichen Konflikthäufung zu rechnen ist.

Die Ergebnisse der URE werden formalisiert in einer Skala von 1 bis 5 aufbereitet:

1 = sehr geringes Umweltrisiko,

2 = geringes Umweltrisiko,

3 = mittleres Umweltrisiko,

4 = hohes Umweltrisiko,

5 = sehr hohes Umweltrisiko.

Um die frühzeitige und angemessene Berücksichtigung möglicher Konflikte mit dem europäischen Naturschutz im Bundesverkehrswegeplan 2003 zu gewährleisten, wurde neben der fünfstufigen Einschätzung des Umweltrisikos ergänzend auch eine FFH-VE durchgeführt. Die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und die besonderen Schutzgebiete (EU-Vogelschutzgebiete) sind Bestandteil des kohärenten europäischen ökologischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 (kurz: Natura-2000-Gebiete). Sie

haben aufgrund der sich aus den Richtlinien 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) und 79/409/ EWG (Europäische Vogelschutz-Richtlinie) ergebenden nationalen Verpflichtungen eine herausragende Bedeutung. Mit der FFH-VE wurde die mögliche erhebliche Beeinträchtigung von Natura-2000-Gebieten ermittelt und das Ergebnis im Rahmen der Projektbewertung und Prioritätensetzung der Bundesverkehrswegeplanung angemessen einbezogen. Die Bezugsgebiete der FFH-VE sind die gemeldeten und zur Meldung vorgesehenen FFH-Gebietsvorschläge und europäischen Vogelschutzgebiete sowie solche, bei denen anzunehmen ist, dass sie den Kriterien der zu Grunde liegenden europäischen Naturschutzrichtlinie, hier im Besonderen der EU-Vogelschutzrichtlinie, entsprechen. Aufgrund der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes wurden „faktische“ Vogelschutzgebiete vorsorglich im Sinne der FFH-Bestimmungen in die FFH-VE einbezogen. Da es mittlerweile zur gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gehört, dass für potenzielle FFH-Gebiete auch ohne förmliche Unterschutzstellung bereits der Schutz der FFH-Richtlinie zu beachten ist, wurden alle im fortschreitenden Meldeprozess der Länder befindlichen Gebiete bis Mai 2001 in die URE bzw. FFH-VE einbezogen.

Eine abschließende Entscheidung, ob eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der FFH-Richtlinie vorliegt oder nicht, kann auf der Stufe der Generalplanung auch aus Maßstabsgründen und aus Gründen des Planungsstandes nicht mit Sicherheit getroffen werden. Daher wird die Formulierung „unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigung“ eines Natura-2000-Gebietes als schärfstes Urteil der Projektbewertung abgegrenzt von dem Urteil „erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen“. Die Ergebnisse der FFH-VE werden formal in einer Skala von 1 bis 3 aufbereitet:

1 = erhebliche Beeinträchtigung ist ausgeschlossen,

2 = erhebliche Beeinträchtigung ist nicht ausgeschlossen,

3 = erhebliche Beeinträchtigung ist unvermeidbar.

Eine frühzeitige Einschätzung umwelt- und naturschutzfachlicher Konflikte bereits auf der Generalplanungsebene des Bundesverkehrswegeplans leistet einen wichtigen Beitrag, die verfahrensmäßigen Risiken eines Projektes zu minimieren. Dies bedeutet, dass die FFH-Verträglichkeitseinschätzung auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung andere Inhalte zum Gegenstand hat als die formelle FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) auf der Ebene der Linienbestimmung oder der Planfeststellung; sie ersetzt daher in keinem Fall eine weitergehende ggf. erforderliche FFH-VP im nachfolgenden Planungsprozess.

Das Ergebnis der FFH-VE kann diesbezüglich vor allen Dingen als Indiz dahin gehend verstanden werden, ob in der weiteren Planung eine FFH-VP unumgänglich sein wird und inwieweit die Projektdurchführung möglicherweise mit deutlich erhöhten Kosten für die Vermeidung von Beeinträchtigungen bzw. Sicherung des Netzzusammenhangs von Natura 2000 verbunden sein wird. Erst wenn die spätere FFH-VP konkret die „erhebliche Beeinträchtigung“ des Natura-2000-Gebietes „in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen“ bestätigt, ist im Rahmen der Linienbestimmung bzw. Projektzulassung über Maßnahmen der Schadensbegrenzung oder die Unzulässigkeitsfeststellung des Projekts zu entscheiden.

2.4.3 Raumordnerische Beurteilung: Raumwirksamkeitsanalyse

Die Aspekte der Raumordung werden – soweit sie nicht in der NKA erfassbar sind – im modernisierten Verfahren als eigenständige Bewertungskomponente Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) mit nachvollziehbaren Kriterien erfasst. Die zentralen Anforderungen und Ziele der Raumordnung werden im Bundesverkehrswegeplan 2003 durch Ermittlung projektbezogener raumwirksamer Beiträge in den Zielbereichen Verteilungs- und Entwicklungsziele sowie Entlastungs- und Verlagerungsziele umgesetzt.

2.4.3.1 Verteilungs- und Entwicklungsziele

Gestützt auf das Verfassungsgebot zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse fordert das Raumordnungsgesetz vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2081) eine flächendeckende Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit technischer Infrastruktur und ausgeglichene infrastrukturelle Verhältnisse in den Teilräumen. Als Entwicklungsziele formuliert das Gesetz, dass Standortvoraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen sind, eine gute Erreichbarkeit aller Teilräume untereinander sicherzustellen ist und zur Verbesserung der Standortbedingungen die wirtschaftsnahe Infrastruktur auszubauen ist.

2.4.3.2 Entlastungs- und Verlagerungsziele

In Übereinstimmung mit dem „Handlungskonzept zur Entlastung der verkehrlich hoch belasteten Räume vom Kfz-Verkehr“ der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 3. Juni 1997 verlangt das novellierte Raumordnungsgesetz, dass in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße verbessert werden sollen. Darüber hinaus sollen Infrastrukturmaßnahmen des Bundes auch der lokalen Entlastung bebauter Bereiche und der dort lebenden Menschen dienen. Dementsprechend integriert die Raumwirksamkeitsanalyse auch die Auswirkungen eines Straßenprojektes auf die Stadtqualität (Entlastungen im lokalen Bereich = Städtebauliche Effekte im Bundesverkehrswegeplan 1992).

Die Ergebnisse für die beiden Zielbereiche der RWA werden formalisiert in einer Skala von 1 bis 5 dargestellt (1 = geringe raumordnerische Bedeutung, 5 = herausragende raumordnerische Bedeutung).

2.5 Abwägung und Vertiefung auf den nachfolgenden Planungsstufen

Bei der Entscheidung über Verkehrswegeplanungen stehen in der Regel mehrere hochrangige Ziele untereinander in Konflikt. Ausgewogene Lösungen erfordern eine Interessenabwägung, in die alle berührten Belange einzubeziehen sind. Die Prüfung und Abwägung erfolgt stufenweise, mit jeweils höherem Konkretisierungsgrad auf den nachfolgenden Planungsebenen.

Die Generalplanungsebene der Bundesverkehrswegeplanung schließt ab mit der Entscheidung darüber, ob ein nach Netzverknüpfung, Ausbautyp und Investitionskosten beschriebenes Projekt planerisch weiter zu verfolgen ist und nachfolgende Schritte zu seiner Realisierung einzuleiten sind. Die Planung kann auf dieser Stufe nur generell sein.

Die anschließenden Planungsstufen der Raumordnung, Linienbestimmung sowie der Planfeststellung werden nach den gesetzlichen Vorschriften entsprechend Bundes- und Landesrecht sowie den darin festgelegten Zuständigkeiten durchgeführt.

Der Bedarfsplan kann deshalb Entscheidungen auf den nachfolgenden Planungsstufen nicht vorwegnehmen oder ersetzen. Er kann also weder eine konkrete Linie festlegen noch über weitergehende Details entscheiden. Die Generalplanungsebene entscheidet, ob der verkehrliche Bedarf für ein Projekt vorhanden ist und nicht, wie ein Projekt realisiert werden soll. Ein Ausschluss von Projekten auf dieser Ebene aufgrund von vorerst nur anzunehmenden Konflikten, für die aber erst später eindeutige Erkenntnisse vorliegen, ist daher aus fachlichen Gründen nicht möglich.

2.6 Finanzpolitische und haushaltsrechtliche Bedeutung

2.6.1 Rechtlicher Kontext

Der Bund ist nach dem Grundgesetz (Artikel 90 GG) Eigentümer der Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen). Die für Bau und Erhaltung benötigten Finanzmittel müssen verantwortungsvoll und dem Gemeinwohl dienend eingesetzt werden. Demgemäß fordern § 6 Abs. 2 Haushaltsgrundsätzegesetz und § 7 Abs. 2 Bundeshaushaltsordnung für alle finanzwirksamen Maßnahmen „angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen“.

Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Investitionsrahmenplan. Hinsichtlich der Finanzierung und des Zeitpunktes der Realisierung einer Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans werden keine Festlegungen getroffen; dies erfolgt erst auf der Grundlage der Mehrjahrespläne gemäß § 5 Fernstraßenausbaugesetz. Die Realisierung der einzelnen Maßnahmen erfolgt nach Maßgabe der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel (so genannter Haushaltsvorbehalt).

2.6.2 Gesamtinvestitionen und Finanzierungsmodelle

2.6.2.1 Gesamtinvestitionen

Auf der Basis der Haushalte 2001 bis 2003 und der geltenden Finanzplanung des Verkehrshaushaltes (Einzelplan 12) mit angenommener konstanter Fortschreibung des Ansatzes von 2007 bis zum Jahr 2015 ergibt sich für den Zeitraum 2001 bis 2015 der Finanzrahmen für den Bereich der Bundesfernstraßen in Höhe von 77,5 Mrd. Euro.

Der Gesamtinvestitionsbedarf (mit Planungsreserve) stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 3 Gesamtinvestitionsbedarf (mit Planungsreserve)

		Vordringlicher Bedarf [Mrd. €]				Weiterer Bedarf [Mrd. €]
		bereits festgelegter Bedarf				
		Erhaltung	laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben	**Summe**	
Bundesfernstraßen[6]		37,7	28,7[7]	22,8	**51,5**	30,7
davon	ABL	28,6	17,1	18,6	**35,7**	27,0
	NBL	9,1	11,6	4,2	**15,8**	3,7

Anmerkung: VB einschließlich der Vorhaben mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VB

6) Preisstand 2001.
7) Einschließlich 2 Mrd. Euro Bundesanteil für die Refinanzierung privat vorfinanzierter Bundesfernstraßenprojekte.

2.6.2.2 Besondere Finanzierungsformen

Die Finanzierung über den Bundeshaushalt ist die klassische Finanzierungsform; daneben gibt es ergänzende Finanzierungsformen, die bei der Verwirklichung der Vorhaben des Bedarfsplans zur Anwendung kommen.

Lkw-Maut

Im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik sollen die Nutzer der Verkehrsinfrastruktur stärker an den Kosten der Infrastruktur beteiligt werden. Dies gilt speziell für den schweren Lkw, der im besonderen Maße Kosten für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb unserer Autobahnen verursacht. Die Höhe der Lkw-Maut hat sich nach der Richtlinie 1999/62/EG an den Kosten für Bau, Betrieb und weiteren Ausbau, d. h. den Wegekosten der mautpflichtigen Autobahnen, zu orientieren.

Das Autobahnmautgesetz – Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge – ABMG) vom 12. April 2002, BGBl. I S. 1234, geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge und zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft vom 22. Mai 2003 – schafft die Voraussetzung für die Erhebung der Maut in Deutschland. Die darin vorgeschriebene Differenzierung der Maut nach Achs- und Schadstoffklassen ist von einem Durchschnittsmautsatz von 12,4 Cent pro Kilometer abgeleitet und in einer Rechtsverordnung der Bundesregierung festgelegt worden. Das Autobahnmautgesetz ermöglicht darüber hinaus auch eine Differenzierung nach Ort und Zeit der Benutzung der Bundesautobahn. Von dieser Möglichkeit soll erst später Gebrauch gemacht werden.

Das Autobahnmautgesetz sieht vor, dass das Mautaufkommen nach Abzug der Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau, verwendet wird. Zunächst soll so das Anti-Stau-Programm für die Bundesschienenwege, Bundesautobahnen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 2003 bis 2007 (ASP) mit einem Volumen von insgesamt 3,78 Mrd. Euro zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz finanziert werden. Darüber hinaus beabsichtigt die Bundesregierung mit dem Instrument der Betreibermodelle, durch die Beteiligung privater Investoren, den 6-streifigen Ausbau von Autobahnen zu beschleunigen. Die hierdurch entstehenden Kosten sollen zum einen durch eine staatliche Anschubfinanzierung und zum anderen durch die auf den entsprechenden Strecken erzielten Einnahmen aus der Lkw-Maut refinanziert werden.

Private Vorfinanzierung

Auf der Grundlage von Entscheidungen der Bundesregierung aus den Jahren 1992, 1994 und 1998 wurden 27 Bundesfernstraßenmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von rund 4,5 Mrd. Euro für die private Vorfinanzierung ausgewählt. Der Private übernimmt die Bauleistung für das Straßenbauprojekt und dessen Finanzierung auf eigene Rechnung. Der Bund verpflichtet sich, den privat finanzierten Abschnitt gegen ratenweise Zahlung der Refinanzierungssumme zu erwerben. Die gesamten Refinanzierungskosten, d. h. Bau- und Kapitalkosten trägt der Bundesfernstraßenhaushalt. Für jede Maßnahme sind im Straßenbauplan die gesamten Refinanzierungskosten und Fälligkeiten ausgewiesen. Somit unterliegen diese Projekte der ausdrücklichen Zustimmung und Kontrolle des Parlaments. Die Refinanzierung der Maßnahmen beginnt grundsätzlich jeweils ein Jahr nach Verkehrsfreigabe durch Zahlung von 15 Jahresraten. Die Refinanzierung dieser Maßnahmen ist im Jahre 2018 abgeschlossen.

Diese Form der privaten Vorfinanzierung soll wegen der hohen zusätzlichen Vorbelastung der Verkehrshaushalte durch Zinszahlungen und damit erheblichen Einschränkungen von zukünftigen Bundesfernstraßeninvestitionen nicht ausgeweitet werden.

Privatwirtschaftliche Betreibermodelle

Das BMVBW wendet das Betreibermodell, bei dem die Aufgaben Finanzierung, Bau, Betrieb und Erhaltung an Private übertragen werden, in zwei unterschiedlichen Formen an:

- Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modell),
- Betreibermodell gemäß Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz – Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2003 (BGBl. I S. 98) – (F-Modell).

Nach dem aktuellen Stand der Vorarbeiten und Planungen werden insgesamt 17 Projekte (12 A-Modelle, 5 F-Modelle) in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Beim Vorliegen der entsprechenden Rahmenbedingungen können weitere Betreibermodell-Projekte vereinbart werden.

A-Modell

Mit der für 2003 vorgesehenen Einführung der streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw (≥12 t zGM) auf Autobahnen wird das A-Modell möglich. Dieses Modell sieht vor, den Anbau zusätzlicher Fahrstreifen, die Erhaltung (aller Fahrstreifen), den Betrieb (aller Fahrstreifen) und die Finanzierung an einen Privaten zu übertragen. Dabei wird das Gebührenaufkommen der schweren Lkw im auszubauenden Streckenabschnitt an den Privaten weitergegeben. Die durch die Nutzung der Pkw/leichten Lkw entstehenden Infrastrukturkosten werden in Form einer Anschubfinanzierung (bis zu 50 % der sonst üblichen Baukosten) aus dem Straßenbauhaushalt aufgebracht.

Tabelle 4 **Projektliste A-Modell**

Nr.	Land	Vorhaben		Länge [km]
1	BW	A 5:	AS Baden-Baden– AS Offenburg/Süd	41,7
2	BW / RP	A 61:	AK Frankenthal– AD Hockenheim	38,1
3	BY	A 8:	W Bubesheim– AS Augsburg-West	45,6
4	BE / BB	A 10:	AD Havelland– AD Schwanebeck	40,8
	BB	A 24:	AS Neuruppin– AD Havelland	31,3
5	HE	A 3 / A 67 / A60:	AS Flughafen Frankfurt– AD Mainspitz	19,8
6	NI	A 1:	AD Buchholz– Bremer Kreuz	74,8
7	NW	A 1:	AK Lotte / Osnabrück – AK Münster / Süd	49,6
8	NW	B 1 / A 44:	Dortmund / Ost (B 236) – AK Werl	26,0
9	NW	A 57:	AK Meerbusch– AK Köln-Nord	37,4
10	NW	A 4:	AS Düren– AK Kerpen	18,4
11	NW	A 2:	AK Kamen– AS Beckum	31,2
12	SH / HH	A 7:	AD Bordesholm– AS HH-Othmarschen	70,7
		Gesamt		**525,4**

F-Modell

Mit dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz wurden die rechtlichen Voraussetzungen zur Anwendung des F-Modells im Bundesfernstraßenbau geschaffen. Danach werden Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung an Private übertragen. Zur Refinanzierung erhalten diese das Recht zur Erhebung von Mautgebühren. Das F-Modell ist derzeit beschränkt auf neu zu errichtende

- Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesfernstraßen,
- mehrstreifige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr (autobahnähnlich ausgebaute – zweibahnige – Bundesstraßen).

Tabelle 5 Projektliste F-Modell

Nr.	Land	Vorhaben		Länge [km]
1	BW	A 8:	AS Mühlhausen– AS Hohenstadt (neu), Albaufstieg	8,0
2	NW	A 52:	Verbindung der A 40 mit der A 42 (Essen)	8,7
3	HB	A 281:	Weserquerung	4,4
4	RP	B 50n:	Hochmoselübergang Wittlich / Bernkastel	6,1
5	SH/NI	A 20:	Elbequerung bei Glückstadt	6,1
		insgesamt		**33,3**

2.6.3 Finanzhilfen der Europäischen Union

2.6.3.1 Förderung transeuropäischer Netze

Im Rahmen der Förderung Transeuropäische Netze im Verkehrsbereich (TEN-V) sieht die mehrjährige Planung der Europäischen Kommission für die Jahre 2003 bis 2006 einen Betrag von 2,4 Mrd. Euro vor. Diese Summe setzt sich zusammen aus Mitteln für das mehrjährige indikative Programm (MIP) in Höhe von 1,8 Mrd. Euro und für das Jahresprogramm (Non-MIP) in Höhe von 0,6 Mrd. Euro. Aus dem MIP ist für Deutschland – ohne Berücksichtigung von mulitlateralen Telematikprojekten/Galileo – ein Betrag für Verkehrsinfrastrukturprojekte von 0,33 Mrd. Euro zu erwarten. Über die Verteilung der Non-MIP-Mittel wird jährlich entschieden.

Darüber hinaus ist eine Erhöhung der TEN-Haushaltslinie um 100 Mio. Euro in der Abstimmung für ein Programm zur Beseitigung von grenzüberschreitenden Engpässen und Vorhaben an den Grenzen zu den Beitrittsländern in den zuständigen europäischen Gremien. An einem solchen Programm würde auch Deutschland entsprechend partizipieren.

2.6.3.2 Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

Mit dem EFRE-Bundesprogramm 2000 bis 2006 werden erstmals in Deutschland Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) für den Ausbau der Bundesverkehrswege verwendet. Damit stehen zusätzliche 1,592 Mrd. Euro zur Verfügung, mit denen ausgewählte Projekte in den neuen Ländern beschleunigt realisiert werden; die Ziele sind:

Tabelle 6 EFRE-Projekte (bisher für Bundesfernstraßen bewilligt)

	Land	Streckenlänge [km]	Gesamtinvestitionen [Mio. €]	EFRE-Mittel [Mio. €]
Bundesfernstraßen		185,7	1176,8	682,7
Aus- und Neubau A 113, B 96 und B 96a	BB	23,9	154,0	89,9
Neubau A 17 Dresden (B 173)– Grenze D / CZ	SN	41,0	511,8	277,6
Neubau B 6n; Abschnitte Quedlinburg– Bernburg und Wernigerode– Blankenburg	ST	56,8	256,0	146,2
BAB A 71, AS Heldrungen– B 85 und Sömmerda-O– AS Erfurt-Bindersleben	TH	64,0	255,0	169,0

Weitere Straßenprojekte werden erwogen:

B 96n, AS Stralsund (A 20)–Bergen (Rügenzubringer),

A 241, Wismar–Jesendorf.

3. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz auf dem Gebiet des Baus und der Unterhaltung von Landstraßen für den Fernverkehr (Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG).

Die Wahrnehmung der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz ist aus Gründen der „Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet“ (Artikel 72 Abs. 2 Alternative 1 GG) sowie der „Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit“ (Artikel 72 Abs. 2 Alternative 2 und 3 GG) geboten.

Weiträumige Straßenverbindungen sind wesentliche Voraussetzung für die Erreichbarkeit aller Regionen und für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit eines Landes.

Die Erreichbarkeit der Regionen durch Straßenverbindungen ist für nahezu alle Bürger wesentlich zur Verwirklichung ihrer Fortbewegungsfreiheit, sei es aus beruflichen oder privaten Gründen. Insofern dient die Schaffung eines leistungsfähigen Netzes von Bundesfernstraßen der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet.

Auch durch den Bau von Ortsumgehungen wird diesem Ziel Rechnung getragen, da hierdurch die Situation der Bewohner von Gebieten, die besonders durch Verkehr und dessen Folgen belastet sind, verbessert werden kann.

Zudem ist die ein flächendeckendes und für die Verkehrsbelastung ausreichendes Straßennetz für die Stärkung und Erhaltung von Unternehmensstandorten von maßgeblicher Bedeutung.

Dies betrifft vor allem die Verbesserung der Situation in den neuen Bundesländern. Der Bedarfsplan für den Bau der Bundesfernstraßen trägt für seinen Geltungsbereich zu dem Ziel bei, die Lebensverhältnisse in den neuen Bundesländern schnellstmöglich an die des übrigen Bundesgebietes anzugleichen.

Die beschriebene Netzfunktion der Bundesfernstraßen – auch mit Anschluss an grenzüberschreitende internationale Verkehrsverbindungen – lässt nur eine bundeseinheitliche Regelung zu. Die im Bedarfsplan bezeichneten Maßnahmen dienen der Verwirklichung eines bundesweiten Netzes von Fernstraßen. Dieses Netz ist ländergrenzenüberschreitend konzipiert und kann daher nicht durch die Gesetzgebung der Länder geregelt werden.

Eine Gesetzesvielfalt auf Länderebene würde eine Rechtszersplitterung darstellen, mit Folgen, die im Interesse sowohl des Bundes als auch der Länder nicht hingenommen werden kann.

4. Kosten des Gesetzes

Der Bedarfsplan wird nur in dem Umfang durchgeführt, in dem Haushaltsmittel nach Maßgabe anderer gesetzlicher Vorschriften zur Verfügung gestellt werden. Durch den Bedarfsplan selber werden unmittelbar keine Haushaltsbelastungen verursacht.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 Nr. 1:

Der bisherige Wortlaut von § 6 Fernstraßenausbaugesetz ist insoweit unklar formuliert, als nicht eindeutig ist, ob diese Regelung auch die Fälle erfasst, in denen sich im Nachhinein ein geringerer Bau- oder Ausbaubedarf herausstellt, als er bei Aufstellung des Bedarfsplans zu Grunde gelegt wurde. Wegen dieser Unsicherheit wurden diese Fälle des

verkehrlichen Minderbedarfs bislang sehr restriktiv gehandhabt. Die Änderung von § 6 dient der Klarstellung.

Zu Artikel 1 Nr. 2:

Änderung des Bedarfsplans

Durch Artikel 1 Nr. 2 erhält der Bedarfsplan nach § 1 seine neue Fassung. Er enthält die Bauvorhaben, für die die nach § 4 vorgenommene Überprüfung nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand einen Bedarf ergeben hat. Mit den Festsetzungen des Bedarfsplans wird der verkehrliche Bedarf für die bezeichneten Verkehrsverbindungen dargestellt. Der Bedarfsplan enthält insofern keine Festsetzungen bezüglich der in diesen Verfahren festzulegenden Trassenführung. Die Realisierung der darin bezeichneten Projekte hängt von der weiteren Detailplanung der Vorhaben in den Linienbestimmungsverfahren nach § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) bzw. § 2 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz und dem Planfeststellungsverfahren nach den §§ 17 ff. FStrG ab.

Der Bau und Ausbau nach dem Bedarfsplan erfolgt gemäß § 2 Fernstraßenausbaugesetz nach Stufen, die im Bedarfsplan farblich unterschiedlich dargestellt und in der Legende beschrieben werden. Diese Stufen sind als Vordringlicher Bedarf und als Weiterer Bedarf bezeichnet.

Weiter wird unterschieden nach sog. Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VB, Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*), Vorhaben mit Planungsrecht (WB*) sowie mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag und nach WB – neue Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko.

1. Vordringlicher Bedarf

Der Vordringliche Bedarf bedeutet einen uneingeschränkten Planungsauftrag; d. h. Linienbestimmung, Detailplanung, Planfeststellung und Bauvorbereitung können eingeleitet bzw. weitergeführt werden.

1.1 Prinzipien der Einstufung neu zu bewertender Projekte

Der Vordringliche Bedarf besteht aus laufenden und fest disponierten Vorhaben sowie aus neuen Vorhaben.

1.1.1 Laufende und fest disponierte Vorhaben

Fest disponierte Vorhaben sind dabei

- die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE),
- Projekte des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfplanes 1992, die bis zum 31. Dezember 1999 bestandskräftig planfestgestellt waren,
- Projekte, die in dem Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 enthalten sind,
- Projekte, die in dem Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 enthalten sind,
- Projekte, die in dem Anti-Stau-Programm enthalten sind,
- für eine Privatfinanzierung nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vorgesehene Projekte (F-Modelle),
- Projekte, deren Realisierung nach dem Betreibermodell für den Ausbau hoch belasteter BAB-Streckenabschnitte (A-Modelle) vorgesehen sind,
- weitere fest disponierte Streckenabschnitte, deren verkehrliche Bedeutung unbestritten ist.

Diese Projekte mit einem Investitionsvolumen von rund 28,7 Mrd. Euro wurden im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans nicht erneut bewertet. Ihre Aufnahme in den neuen Vordringlichen Bedarf begründet sich daraus, dass die seit 1991 eingetretene hohe Verkehrszunahme den Bedarf dieser Projekte bestätigte und davon ausgehend ihre Aufnahme in die genannten Finanzierungsprogramme und -formen begründet hat. Den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit kommt dabei eine besondere Bedeutung für die Entwicklung der neuen Bundesländer und ihrer Anbindung an die alten Bundesländer zu.

Zudem rechtfertigt sich dieses Vorgehen bei bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen bis zum 31. Dezember 1999 aus dem Gesichtspunkt der Planungssicherheit.

1.1.2 Neue Vorhaben

Die neuen Projekte des Vordringlichen Bedarfs werden insbesondere aufgrund ihres Nutzen-Kosten-Verhältnisses aber auch aufgrund ihrer wesentlichen netzkonzeptionellen Wirkung, ihres fortgeschrittenen Planungsstands sowie ihrer Bedeutung für die Entwicklung strukturschwacher Räume (Raumwirksamkeitsanalyse) eingestuft. Beurteilungskriterien des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens sind neben dem Nutzen-Kosten-Verhältnis die Ergebnisse der Raumwirksamkeitsanalyse und der Umweltrisiko- sowie FFH-Verträglichkeitseinschätzung.

1.1.2.1 Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

Unter Beachtung der im Investitionszeitraum für disponible Aus- und Neubauprojekte zur Verfügung stehenden Investitionsmittel (Budget) werden im Regelfall bis zur Ausschöpfung des Budgets Projekte entsprechend der Höhe ihres NKV für die Stufe Vordringlicher Bedarf vorgesehen. Zu berücksichtigen sind aber auch die Planungsstände der einzustufenden Vorhaben sowie netzkonzeptionelle Erfordernisse. Hinzu kommt die Aufnahme von Projekten insbesondere aus strukturpolitischen Gründen (Raumwirksamkeitsanalyse siehe 1.1.2.2 und 1.1.2.3) in die Kategorie Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs. Daher lassen sich feste Werte für die Einstufung von neuen Vorhaben in den VB nicht angeben.

Beim Verkehrsträger Straße ergibt sich der Länderanteil am Vordringlichen Bedarf aus den laufenden und fest disponierten Vorhaben sowie den neuen Vorhaben, bezogen auf das Investitionsvolumen 2001 bis 2015 für Hauptbautitel (HBT).

1.1.2.2 Raumwirksamkeitsanalyse (RWA)

Für die aufgrund des NKV-Wertes in der Stufe Vordringlicher Bedarf enthaltenen Straßenprojekte mit hoher, sehr hoher bzw. herausragender RWA-Bewertung – sog. Prädi-

katsprojekte – wird den Ländern empfohlen, diese aufgrund ihrer raumordnerischen Bedeutung bei der zukünftigen Abarbeitung des Bedarfsplans bzw. der auf den Bedarfsplänen aufbauenden mittelfristigen Bauprogramme möglichst vorrangig zu realisieren. Diese Projekte haben ein Mittelvolumen von rund 6,5 Mrd. Euro.

Zusätzlich wird ein Pool mit einem Mittelvolumen von knapp 1,5 Mrd. Euro für Aus- und Neubau von Straßenprojekten gebildet, die aufgrund ihrer Bewertungen aus raumordnerischer Sicht des BMVBW zusätzlich Bestandteil des neuen Vordringlichen Bedarfs sein sollten. Diese Projekte erfüllen bestimmte Mindestkriterien hinsichtlich NKV, RWA-Bewertung und Projektkosten. Mit diesem Verfahren wird sichergestellt, dass raumordnerische Anforderungen an erwogene Verkehrswegeinvestitionen im Bundesverkehrswegeplan 2003 einen eigenständigen und hohen Stellenwert erhalten. Damit werden Straßenprojekte zusätzlich in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen, die sich nicht alleine aus volkswirtschaftlichen Rentabilitätsgesichtspunkten begründen, sondern vielmehr dazu dienen, strukturschwachen und schlecht erreichbaren Regionen Chancen auf eine prosperierende Wirtschaftsentwicklung zu ermöglichen oder aber Städten mit hoch belasteten Ortsdurchfahrten durch Verkehrsentlastungen städtebauliche Entwicklungschancen zu geben. Auf die neuen Bundesländer entfallen rund 60 % der Mittel des Pools.

1.1.2.3 Netzkonzeptioneller Maßstab

Daneben werden neue Vorhaben im Rahmen des verbleibenden Volumens nur dann berücksichtigt, wenn ihre Realisierung zum einen dem Ausbau neuer bzw. der Komplettierung bereits in Ausbau befindlicher für den Fernverkehr besonders relevanter Achsen dient.

1.2 Finanzierungs- und Bauvolumen, Verteilung

Für die im Betrachtungszeitraum 2001 bis 2015 erforderlichen Finanzmittel ist letztlich der Mittelabfluss in den einzelnen Baujahren entsprechend Durchsetzbarkeit und Realisierungstempo der einzelnen Projekte entscheidend. Da aufgrund der bisherigen Erfahrungen insbesondere bei größeren Projekten maßgebliche Finanzierungsanteile erst nach 2015 anfallen, wird eine Planungsreserve von rund einem Drittel des Volumens für Aus- und Neubauten mit entsprechendem Planungsvorlauf sinnvoll.

Insgesamt wird das anteilige Volumen für Aus- und Neubauvorhaben von rund 39,8 Mrd. Euro (mit 2 Mrd. Euro für die Refinanzierung privat vorfinanzierter Bundesfernstraßenprojekte) um rund 11,7 Mrd. Euro auf 51,5 Mrd. Euro aufgestockt.

Für die Aufnahme neuer Vorhaben einschließlich der RWA-Pool-Projekte verbleibt davon ausgehend im Finanzierungsrahmen bis 2015 ein Investitionsvolumen des Vordringlichen Bedarfs in Höhe von 22,8 Mrd. Euro.

Mit der Realisierung des Vordringlichen Bedarfs (laufende und fest disponierte Vorhaben sowie neue Vorhaben) wird sich das Bundesfernstraßennetz im Zeitraum 2001 bis 2015 wie folgt entwickeln:

Tabelle 7 Volumen und Baulängen im VB Bundesfernstraßen

	Volumen bis 2015 [Mrd. €, gerundet]			**Baulängen bis 2015** [km], **OU** [Anzahl, gerundet]		
	ABL	**NBL**	**gesamt**	**ABL**	**NBL**	**gesamt**
Bundesautobahnen Neubau	9,2	5,6	14,8	920	810	1.730
Bundesautobahnen Erweiterung	10,4	2,8	13,2	1.693	469	2.162
Bundesstraßen gesamt	12,0	6,1	18,1	2.779	2.114	4.893
davon Ortsumgehungen	7,1	4,4	11,5	1.631	1.331	2.962
Anzahl Ortsumgehungen	—	—	—	412	305	717
Übrige finanzielle Bindungen ohne Bauleistungen an Bundesfernstraßen (Refinanzierungen, Restbeträge für unter Verkehr befindliche Vorhaben)	4,2	1,2	5,4	—	—	—
Insgesamt	**35,8**	**15,7**	**51,5**	**—**	**—**	**—**

Die Länderanteile zur Finanzierung der Projekte des Vordringlichen Bedarfs werden wie folgt ermittelt:

Verfügbares Gesamtvolumen für den VB (mit Planungsreserve)	51,5 Mrd. Euro
davon laufende und fest disponierte Vorhaben	28,7 Mrd. Euro
verbleiben für neue Vorhaben	22,8 Mrd. Euro

Für die neuen Vorhaben werden diese 22,8 Mrd. Euro – abzüglich der 1,5 Mrd. Euro für den RWA-Pool – auf die bewerteten Projekte nach bundesweit einheitlichen Kriterien verteilt. Der Quotient aus der Summe des landesspezifischen Projektvolumens aus laufenden und fest disponierten Vorhaben sowie neuen Vorhaben – einschließlich der RWA-Pool-Projekte – und dem gesamten Investitionsvolumen für den Vordringlichen Bedarf ergibt den jeweiligen Landesanteil.

Im Ergebnis ist hervorzuheben, dass mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan gegenüber 1992 der Länderanteil für die neuen Länder ohne die VDE-Projekte um 3,3 % steigt.

Tabelle 8 **Länderanteile am VB Bundesfernstraßen (mit Planungsreserve)**

Land	**Laufende und fest disponierte Vorhaben** [Mio. €]	**neue Vorhaben** [Mio. €]	**gesamt** [Mio. €]	**Länderanteile mit VDE** [%]	**zum Vergleich: Länderanteile im BVWP ’92 mit VDE** [%]
BW	2.307	3.709	6.016	12,1	11,3
BY	2.979	3.813	6.792	13,7	14,0
BE	564	323	887	1,8	2,0
BB	1.772	953	2.725	5,5	5,9
HB	336	173	509	1,0	0,8
HH	719	226	945	1,9	1,4
HE	1.929	1.683	3.612	7,3	5,8
MV	1.737	474	2.211	4,5	5,0
NI	1.886	2.118	4.004	8,1	8,2
NW	3.074	4.850	7.924	16,0	15,8
RP	1.113	1.077	2.190	4,4	4,0
SL	186	210	396	0,8	0,7
SN	1.887	1.013	2.900	5,9	7,4
ST	2.307	677	2.984	6,0	7,7
SH	622	768	1.390	2,8	2,6
TH	3.326	726	4.052	8,2	7,4
Summe	**26.744**	**22.793**	**49.537**	**100,0**	**100,0**
davon ABL	**15.151**	**18.627**	**33.778**	**68,2**	**64,6**
NBL	**11.593**	**4.166**	**15.759**	**31,8**	**35,4**

Anmerkung: ohne 2 Mrd. € Refinanzierungsanteil Bund.

2. Weiterer Bedarf, Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Der Weitere Bedarf (WB) enthält Vorhaben, deren gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nachgewiesen ist, deren Investitionsvolumen aber den Finanzrahmen bis 2015 überschreitet. Die Projektplanung darf deshalb nur in begründeten Ausnahmefällen mit Einwilligung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aufgenommen oder weiter betrieben werden.

In begründeten Fällen kann die Planung von Projekten des Weiteren Bedarfs aufgrund dieses Gesetzes aufgenommen bzw. weiter betrieben werden. Dies kann aufgrund der netzkonzeptionellen Bedeutung oder wegen des Zusammenhangs mit benachbarten Projekten der Stufe Vordringlicher Bedarf erforderlich sein. Diese Vorhaben sind als Weiterer Bedarf mit Planungsrecht besonders gekennzeichnet (WB*).

3. Vorhaben mit erkannter naturschutzfachlicher Konflikthäufung

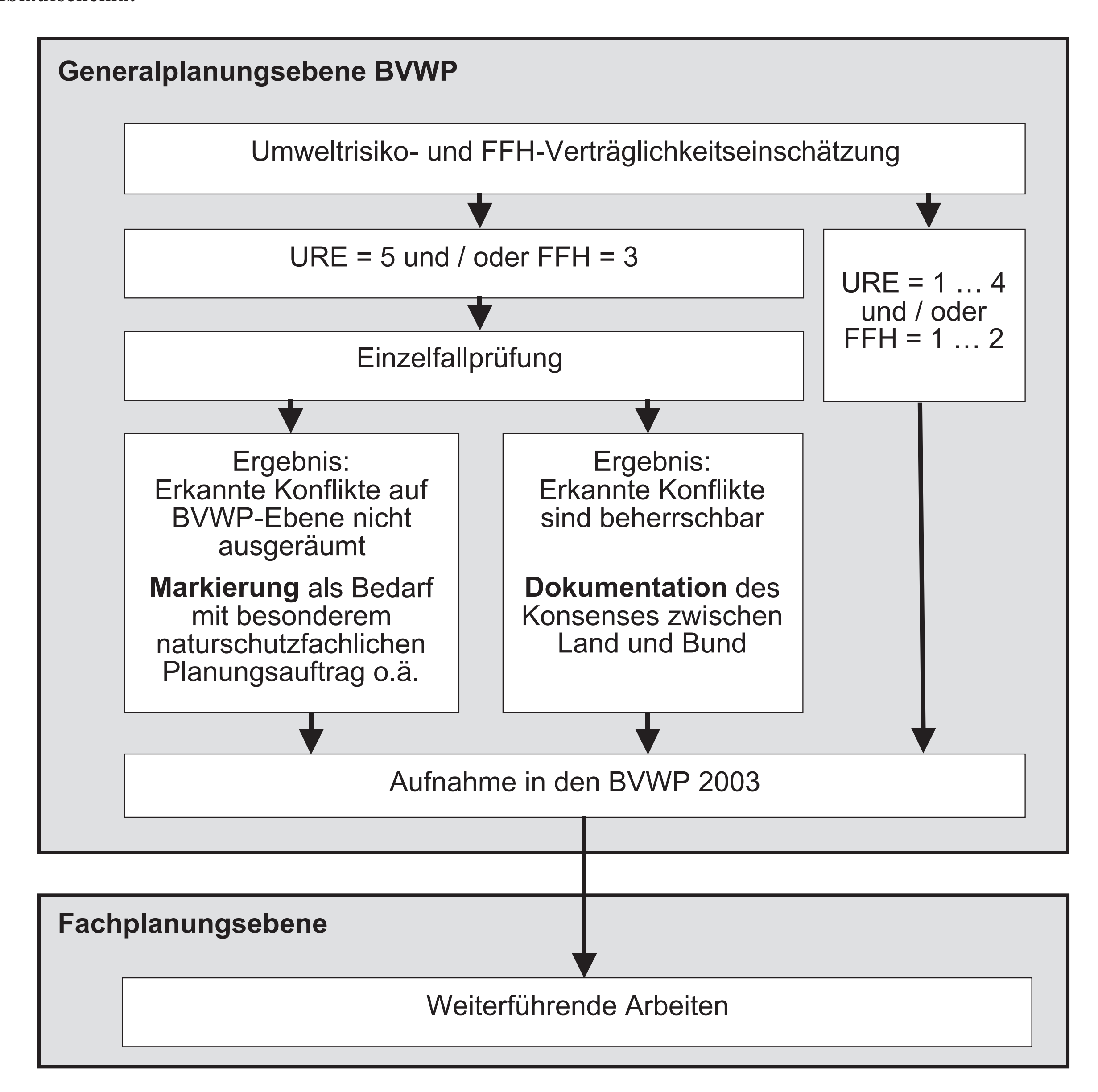
So genannte Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VB, Vorhaben mit Planungsrecht (WB*) sowie mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag und WB – neue Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko bezeichnen solche Projekte, die von ihrer verkehrlichen Bedeutung die Voraussetzungen erfüllen, in den Vordringlichen Bedarf bzw. den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht oder den Weiteren Bedarf eingestuft zu werden, bei denen aber die Umweltrisikoeinschätzung und/oder die FFH-Verträglichkeitseinschätzung eine vor der Verwirklichung dieser Projekte zu bewältigende ökologische Konflikthäufung ergeben haben. Deren Abarbeitung ist jedoch nur im Rahmen der konkreten Projektplanung möglich. Für Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VB und für Vorhaben mit Planungsrecht (WB*) sowie mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag besteht daher ein umfassender Planungsauftrag bzw. das Planungsrecht.

Für die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf oder als WB* sind solche bewerteten Projekte als kritisch zu betrachten, die eine Einstufung „sehr hohes Umweltrisiko“ (URE = 5) und/oder „erhebliche Beeinträchtigung unvermeidbar“ im Sinne des § 34 BNatSchG – Bundesnaturschutzgesetz vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193) – (FFH-VE = 3) aufweisen. Soweit bei diesen Projekten noch kein Nachweis zur möglichen Lösung der umwelt- und naturschutzfachlichen Probleme vorliegt bzw. noch keine Umweltverträglichkeitsstudie und/oder FFH-Verträglichkeitsprüfung erarbeitet wurde, erhalten sie ergänzende Hinweise zur umwelt- und naturschutzfachlichen Problematik für den weiteren Planungsverlauf. Dies betrifft Projekte mit

- sehr hohem Umweltrisiko (URE = 5): Die Beeinträchtigungen der Umwelt, wie sie nach den Ergebnissen der URE hervorgerufen werden können, sind im weiteren Planungsverlauf zu untersuchen und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben zu behandeln und/oder
- unvermeidbarer erheblicher Beeinträchtigung (FFH-VE = 3): Im weiteren Planungsverlauf wird eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt, um eine FFH-verträgliche Ausgestaltung des Projekts (vgl. § 34 BNatSchG) zu entwickeln.

Bei den besonders gekennzeichneten Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik abzuarbeiten. Für diese Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können. Über dieses Ergebnis berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Deutschen Bundestag so rechtzeitig, dass dieser das Ergebnis bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt berücksichtigen kann. Erst mit der Einstellung der Projekte dieser Kategorie in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und durch die im Bedarfsplan enthaltene gesetzliche Fiktion werden sie zu Projekten des Vordringlichen Bedarfs, weil für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf im Sinne des Fernstraßenausbaugesetzes festgestellt ist.

Ablaufschema:



Die Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VB zählen hinsichtlich ihrer Kosten, Baulängen und ihren Auswirkungen auf die Länderquote zu den Investitionen des Vordringlichen Bedarfs.

4. Kein Bedarf

Vorhaben mit einem NKV < 1 werden nicht weiter verfolgt.

Für Vorhaben auf autobahnparallelen Strecken, die nach dem Abstufungskonzept des Bundesministeriums für Verkehr aus dem Jahr 1995 zur Abstufung in Straßen nach Landesrecht vorgesehen sind, ist in der Regel kein Bedarf ersichtlich, sie in der Baulast des Bundes zu realisieren. Sie wurden daher nicht in den Bedarfsplan aufgenommen. Die Arbeiten zur Aufstellung des BVWP 2003 ergaben jedoch bei einer begrenzten Anzahl von Vorhaben neue Gesichtspunkte hinsichtlich der Fernverkehrsrelevanz, die zu einer Aufnahme in den Bedarfsplan führen.

Vorhaben auf Strecken, für die die Baulast des Bundes mit den derzeitigen Trägern der Straßenbaulast nicht abschließend geklärt ist, wurden nicht in den Bedarfsplan aufgenommen.

Ein dreistreifiger Ausbau von Bundesstraßen ist nicht kapazitätsrelevant und gehört deshalb nicht zum Regelungsgehalt des Bedarfsplans.

Zu Artikel 2

Die Neubekanntmachung des Gesetzes ist aufgrund der vorgenannten Änderungen erforderlich.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 791. Sitzung am 26. September 2003 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemein

1. Der Bundesrat stellt fest, dass der für den Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Finanzrahmen zu gering bemessen ist. Um einen bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen, ist eine erhebliche Erweiterung des Finanzrahmens erforderlich.

2. Das Programmvolumen für den „Vordringlichen Bedarf“ (VB) ist angesichts der prognostizierten Steigerungen der Verkehrsleistungen auszuweiten, damit weitere dringend notwendige Projekte in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen werden können und eine Realisierung bis 2015 angestrebt werden kann.

3. Bereits 2001 hat die vom Bund eingesetzte Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung für die Bundesfernstraßen“ eine Finanzierungslücke von jährlich mindestens 4 Mrd. DM festgestellt, ohne deren Schließung es zwangsläufig zu einem weiteren Verfall der Substanz und einer Verzögerung bei – bzw. zum Verzicht auf – dringend erforderliche(n) Aus- und Neubaumaßnahmen kommen würde. Durch den Finanzrahmen im Bereich Bundesfernstraßen von 77,5 Mrd. Euro wird die Finanzierungslücke bei weitem nicht geschlossen.

4. Angesichts der prognostizierten Verkehrssteigerungen wird der Bundesverkehrswegeplan, aus dem das Gesetz abgeleitet wird, den Anforderungen an eine leistungsfähige Infrastruktur nicht in vollem Umfang gerecht. So sind z. B. wichtige Maßnahmen auf Autobahnen von internationaler Bedeutung nur im „Weiteren Bedarf“ (WB) mit einer Realisierung nach 2015 enthalten.

5. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich, dass mit einer angemessenen Berücksichtigung der Erhaltungsaufwendungen einer langjährigen Forderung der Länderseite nachgekommen wurde und dass mit Einstellung einer Planungsreserve das Volumen und die Flexibilität von Maßnahmen im „Vordringlichen Bedarf“ erhöht wurde.

6. Der völlig unzureichende Finanzrahmen wird für den Bundesrat jedoch daran deutlich, dass für „Neue Vorhaben“ im „Vordringlichen Bedarf“ lediglich 22,8 Mrd. Euro vorgesehen sind. Durch die Planungsreserve ist der Finanzrahmen i. H. v. 11,7 Mrd. Euro überzeichnet. Laufende und fest disponierte Vorhaben werden bis zum Jahr 2015 weitestgehend finanziert sein, weshalb die „Neuen Vorhaben“ des „Vordringlichen Bedarfs“ nicht einmal zur Hälfte vom Finanzrahmen gedeckt sind. Damit ist für den Bundesrat offensichtlich, dass auch für Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*)“ eine Realisierungsmöglichkeit erst in einem Zeitraum nach dem Jahr 2015 besteht.

7. Die Möglichkeit, ein erhöhtes Programmvolumen auch haushaltsmäßig abwickeln zu können, ist durch die erwarteten Einnahmen aus der Lkw-Maut und die im Autobahnmautgesetz verankerte Zweckbindung dieser Einnahmen für die Verkehrsinfrastruktur gegeben.

8. Zur Finanzierung fordert der Bundesrat den Bund auf, zumindest die bisherigen Ansätze des Verkehrshaushaltes fortzuschreiben. Darüber hinaus müssen die Einnahmen aus der Lkw-Maut entsprechend dem geänderten § 11 ABMG zusätzlich zu den bisherigen Ansätzen in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau verwendet werden. Der Bundesrat fordert den Bund auf, eine dem geänderten § 11 ABMG entsprechende Haushaltspolitik zu betreiben und die Maut nicht dazu zu verwenden, Kürzungen im Bundesfernstraßenhaushalt auszugleichen.

9. Die erstmals von der Bundesregierung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung eingeführte Kategorie „mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ (sog. Öko-Stern) ist aus methodischen Gründen entbehrlich und sollte deshalb ersatzlos entfallen.

10. Die Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 (Karte „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“) enthält zusätzlich zu den bisherigen Dringlichkeitseinstufungen „Vordringlicher Bedarf“ und „Weiterer Bedarf“ ergänzende Unterscheidungsmerkmale. Sie beziehen sich entsprechend der Legende „Dringlichkeiten“ der Bedarfsplankarte auf Projekte des „Vordringlichen Bedarfs mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB“ bzw. für Projekte des „Weiteren Bedarfs mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ sowie „mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko“. Diese neuartigen Unterscheidungsmerkmale sind in der Legende mit auf die Dringlichkeit bezogenen Fußnoten versehen: „Mit der Einstellung der Vorhaben in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt sind sie Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (Fußnote 1) bzw. Weiteren Bedarfs (Fußnote 2).“

    Diese Bedarfsplanprojekte mit naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VB/WB sind demnach entsprechend den Fußnoten 1 und 2 nicht von vorneherein Projekte des „Vordringlichen“ bzw. „Weiteren Bedarfs“. Sie sollen erst mit Einstellung in den Straßenbauplan zu solchen werden. Die Aufnahme eines Projektes in den Straßenbauplan setzte bisher grundsätzlich vollziehbares Baurecht voraus. Insofern gilt für derartige Projekte nach der neuen Rechtslage auch nicht der § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG, wonach die Feststellung des Bedarfs für die Linienbestimmung nach § 16 FStrG und für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich ist. Damit muss bei jeder dieser Maßnahmen die Planrechtfertigung im Einzelfall begründet werden, mit der Auswirkung, dass diese auch

gerichtlich nachprüfbar ist. Klagen haben dann mangels Anwendbarkeit des § 17 Abs. 6a FStrG auch aufschiebende Wirkung. Diese neu geschaffenen Kategorien erschweren somit die Genehmigungsverfahren für solche Vorhaben durch die notwendig werdende individuelle Begründung der Planrechtfertigung und deren Anfechtbarkeit.

Beim „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ ist nicht geregelt, wie mit diesen Maßnahmen nach bestandskräftiger Planfeststellung umgegangen werden soll. Nach dem jetzigen Entwurf verbleiben diese Maßnahmen im „Weiteren Bedarf“. Das bedeutet jedoch, dass eine Realisierung erst nach 2015 möglich wird. Wegen der begrenzten Gültigkeitsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen besteht die Gefahr, dass derartige Projekte nicht rechtzeitig umgesetzt werden können und dass ggf. sogar ein neues Planfeststellungsverfahren notwendig wird.

11. Projekte auf den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Abstufung vorgesehenen autobahnparallelen Bundesstraßen sind, ein entsprechendes Bewertungsergebnis vorausgesetzt, in den Bedarfsplan aufzunehmen, wenn zwischen dem Bund und den Ländern keine einvernehmliche Abstufungsregelung vorliegt. Der Bund kann nicht einseitig eine Abstufung der betroffenen Straßen veranlassen und ist daher als Baulastträger für derartige Maßnahmen zuständig.

12. Im Entwurf des neuen Straßenbedarfsplans werden die disponiblen Projekte auf autobahnparallelen Strecken, die nach dem Abstufungskonzept des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aus dem Jahre 1995 zur Abstufung vorgesehen sind, unterschiedlich behandelt. Während einige Projekte auf Grund ihrer Fernverkehrsrelevanz in den neuen Bedarfsplan aufgenommen werden, wird für die übrigen aus Sicht des Bundes „kein Bedarf“ gesehen und daher keine Aufnahme in den Bedarfsplan vorgenommen (siehe Begründung zum Gesetzentwurf Teil B Nr. 4, Seite 22).

    Da viele Ortsumgehungen betroffen sind, deren verstärkter Bau zu den Zielen des neuen Bedarfsplans gehört (siehe Begründung zum Gesetzentwurf Teil A Nr. 2.1.4, Seite 8), führt das Verfahren des Bundes für viele Städte und Gemeinden zu unvertretbaren Härten.

    Daher sind die Projekte auf abzustufenden Bundesstraßen wie alle anderen Projekte zu behandeln und entsprechend dem ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnis einzustufen und in den neuen Bedarfsplan aufzunehmen. Soweit zwischen dem Bund und den Ländern keine einvernehmliche Abstufungsregelung besteht, bleibt der Bund als Baulastträger für diese Projekte.

13. **Zu der Anlage zu Artikel 1 Nr. 2** (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG)

    In der Anlage zu Artikel 1 Nr. 2 ist die Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 wie folgt zu ändern:

    a) A 21 Kiel–Klein Barkau

    In der Karte „Nordblatt“ ist die nördliche Anbindung der Baumaßnahme „A 21 Kiel–Klein Barkau“ ab dem Knoten A 21/L 317 an die Bundesstraße B 76 – auf dem durch beidseitig gelbe Striche markierten Verlauf der Baumaßnahme „B 202 Eckverbindung A 21–B 76“ – durch beidseitig rote Bundesautobahn-Striche als „Vordringlicher Bedarf“ darzustellen.

    Als Folge

    entfällt die durch beidseitig gelbe Striche als „Weiterer Bedarf“ markierte Baumaßnahme „B 202 Eckverbindung A 21–B 76 in Kiel (Südspange)“.

    b) B 502 Verlegung zwischen neuen Knoten A 21/B 76 und Ellerbek

    In der Karte „Nordblatt“ ist die Baumaßnahme „B 502 Verlegung zwischen neuen Knoten A 21/B 76 und Ellerbek“ zwischen dem Knoten A 21/B 76 und dem Knoten B 502/K 1 (Klausdorfer Weg) durch Markierung mit beidseitig gelben Strichen als neues Projekt des „Weiteren Bedarfs“ aufzunehmen.

    Begründung

    Zu Buchstabe a

    Im Rahmen der Erarbeitung der Linienbestimmungsunterlagen für das Projekt „A 21 Kiel–Klein Barkau“ hat sich gezeigt, dass die Realisierbarkeit des nördlichen Anschlusses der Bundesautobahn A 21 an die Bundesstraße B 76 aus wirtschaftlichen, ökologischen sowie städtebaulichen Gründen über den geplanten Verlauf des Projektes „B 202 Eckverbindung A 21–B 76 in Kiel (Südspange)“ realisiert werden sollte.

    Das Projekt „B 202 Eckverbindung A 21–B 76 in Kiel (Südspange)“ kann deshalb entfallen. Bezüglich der Investitionskosten des VB ergibt sich keine Veränderung.

    Zu Buchstabe b

    Die Entwicklung der vielfältigen Bereiche des Kieler Hafens insbesondere mit seinen Fährlinienterminals (Hafenhinterlandanbindung) erfordert mittelfristig die Verlegung der B 502 im Bereich zwischen dem neuen Knoten A 21/B 76 und der bereits ausgebauten B 502 in Ellerbek als Lückenschluss eines zukünftig anbaufreien und höhenfreien Bundesstraßen-Tangenten-Systems in Kiel sowohl auf dem West- als auch dem Ostufer der Kieler Förde.

    Da dieses Projekt in den „Weiteren Bedarf“ aufgenommen werden soll, ergibt sich keine Veränderung des Anteils Schleswig-Holsteins für den „Vordringlichen Bedarf“ bei den Bundesfernstraßen. Die einzelnen Projektangaben liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bereits vor.

14. **Zu der Anlage zu Artikel 1 Nr. 2** (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG)

    In der Anlage zu Artikel 1 Nr. 2 ist die Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 wie folgt zu ändern:

    a) B 7 Ortsumgehung Weimar-Ost

    In der Karte „Südblatt“ sind die die Ortsumgehung Weimar-Ost markierenden gelben beidseitigen dün-

nen Striche durch rote beidseitige dünne Striche zu ersetzen.

b) B 85 Ortsumgehung Oldisleben–Heldrungen

In der Karte „Nordblatt“ sind die die Ortsumgehung Oldisleben–Heldrungen markierenden gelben beidseitigen dünnen Striche zu löschen.

Begründung

Die Änderung in Buchstabe a bedeutet Neubau der Ortsumgehung in der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“.

Die Änderung in Buchstabe b bedeutet, der Neubau der Ortsumgehung – im Bundesverkehrswegeplan 2003 als „Vordringlicher Bedarf“ (Seite 152, lfd. Nr. 80) eingestuft, in der Karte „Nordblatt“ irrtümlich als „Weiterer Bedarf“ eingetragen –wird aus dem Bedarfsplan gestrichen.

Die Ortsumgehung Weimar-Ost ist als Vervollständigung der bereits realisierten Baumaßnahme Weimar-West zu betrachten. Die Gesamtmaßnahme ist auf Grund ihrer Verkehrswirksamkeit für die Stadt und die Region Weimar-Apolda-Jena von besonderer Dringlichkeit. Die Maßnahme war im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten. Im Nachgang zum bilateralen Gespräch mit Thüringen wurde diese Maßnahme ohne nochmalige Abstimmung mit Thüringen in den „Weiteren Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2003 verschoben. Als Ausgleich wurde die Maßnahme „B 85 Ortsumgehung Oldisleben–Heldrungen“ in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen, obwohl im bilateralen Gespräch mit Thüringen abgestimmt war, dass dieses Vorhaben aus Landesmitteln gebaut wird.

Thüringen bekräftigt seinen Vorschlag aus dem bilateralen Gespräch mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, die im Bedarfsplanentwurf im „Vordringlichen Bedarf“ eingeordnete Ortsumgehung „B 85 Oldisleben–Heldrungen“ als Zubringer zur A 71 aus Landesmitteln zu finanzieren. Dieser Vorschlag steht im Zusammenhang mit der notwendigen Neuordnung des Straßennetzes in dieser Region: Die Landesstraße L 1172 wird im Abschnitt Sondershausen–Bad Frankenhausen–Artern–Querfurt zur Bundesstraße aufgestuft und im Gegenzug die Bundesstraße B 85 zwischen der B 80 und der B 176 zur Landesstraße abgestuft.

Die Investitionskosten des Vorhabens B 7 Ortsumgehung Weimar-West sind um 0,6 Mio. Euro niedriger als die voraussichtlichen Kosten der Maßnahme B 85 Ortsumgehung Oldisleben–Heldrungen. Damit würde sich der Anteil Thüringens am Finanzrahmen für den „Vordringlichen Bedarf“ bei den Bundesfernstraßen nicht erhöhen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 340, Telefax (02 21) 97 66 344
ISSN 0722-8333